

米国会衆国における契約運賃制論争の

史的考察 (一)

高 村 忠 也

一 序

特定の航路もしくは数航路において運送上の競争を規制もしくは制限する目的で以て構成される多少内密的な海運会社の連合を海運同盟 (shipping conference or shipping ring) (註) と言う。海運同盟は、自己の勢力範囲内に新規の競争者の発生することを予防しあるいは一旦出現した競争者を駆逐する目的で、何らかの排他的手段を共同的に採用するのが普通である。同盟が一般的に訴える排他的手段の中荷主を直接の対象とするものゝ一つが契約運賃制 (exclusive patronage contract system, contract rate system or dual rate system) である。契約運賃制とは、荷主は特定航路上における運送貨物の全部 (その適用より除外される特定の品目もある) を同盟運送人に委託することを約し、他方同運送人はその代償として比較的低廉な契約運賃 (contract rate) の適用しからざる荷主には比較的高い非契約運賃 (non-contract rate) を課徴するに同意することを契約内容とする制度を言う。

翻って、米国会衆国においては第二次世界大戦後このような契約運賃制問題が海運関係者の注目を浴び、その適否をめぐって激しい論争が展開されているが、かゝる問題は遠くコモン・ローの時代に既にその萌芽を見出すことができる。爾後引続いて同様な事件は裁判所もしくは海事行政機関に持込まれて審理されたけれども、事件毎に幾分か事

情が異り、従つて今日まで少からざる判決もしくは判定が下されてはいるが、然し本制度についての適否乃至是非を一般論的に断定するに足る絶対的の標準は今猶確立されていないと言つても、差支えなからう。とは言え、このような判決もしくは判定も現在の論争に全然無関係ではない。その後の事件において関係当事者が自己の主張を裏付けるために屢々これ等を援用していることを考合せるならば、これ等の判決乃至判定を考察することも決して無意味ではなからう。

(註) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, with Minutes of Evidence and Appendices, 1909. p. 9

II ロマン・ロー

本稿では特に前述したような内容を有った契約運賃制を取扱うのを建前としてゐるのであるから、嚴密な意味では研究の埒外にあることは勿論であるが、然しながら特定の事由によつて、同一サーヴィスに対して運賃面で荷主を差別的に取扱うという点においては、契約運賃制に本質的に類似しており、更に後日その判決が契約運賃制をめぐる他の事件において引用されて少からざる影響を及ぼしたことからして、特にこゝで取上げて言及する価値を有ち、且つそれが是非とも必要である二つの事件がある。それは *Menacho v. Ward* (1886) と *Lough v. Outerbridge et al.* (1894) である。

Menacho v. Ward は、右に述べたような海上運送人の事業活動に関連する最古の判例であると称せられている。

本件は、海上運送人がニューヨークからキューバ向貨物について、本航路において嘗て不定期船で運送した荷主に對して普通運賃より割高の運賃を課したことを理由して起された訴訟事件である。被申立人（海運業者）は申立人（荷主）の取扱う貨物全部を運搬するものではないから、このような運賃は不正ではない旨抗弁したのに対して、裁判所は、運送業者がある貨物の運送を独占するか否かということとは、運送業者がその提供するサーヴィスに対する合理的な報酬を決定するについては重要ではないとし、最終結論として、荷主が他の運送業者にその貨物を船積みさせ

たことを理由として、普通の運賃よりも割高の運賃を同荷主に課することは違法である旨の判決を下した。

本件の判決は、後日、コモン・ローの下では契約運賃制はそれ自体として違法であるという判例として、他の事件例えば、Pacific Coast European Conference Agreement におきつゝ引用され、而して一九一六年に制定された Shipping Act (第四条第一項第三号) の中つゝ一般海上運送人は、直接的にもしくは間接的に、旅客もしくは貨物の運送に關して、荷主が他の運送人を愛顧しもしくはは不正な取扱を非難する申立を行ひ又はその他の理由で、利用し得る積載設備を拒絶しもしくはは拒絶すると威して荷主に報復し或は他の差別的もしくはは不正な手段に訴えてはならない旨の規定があるが、これは本判決の趣旨と略々同じ内容を表現している。

Lough v. Outerbridge et al. は、ニューヨークからウインドワード島向航路において、競争に対抗するため、荷主が他の競争運送人の船舶に船積みしないことを約束するならば、競争者の船舶が港に碇泊している時には、その時の運送貨物の運賃を割引くことを荷主に約束してこれを実施していたが、荷主たる Lough はこのような契約には応じないで運送業者たる Outerbridge に割引運賃で運送させようとする訴訟であるが、これについてニューヨーク高等裁判所は、運送人と荷主との間に排他的愛顧割引契約はこれを締結しても差支えない、又同荷主にもそれを利用してきるにも拘らず、かゝる契約に署名することを拒否する荷主は、高運賃—このような高運賃が合理的で過度であつてはならないことは勿論である—を徴收されても、不利に差別扱いされたと不平を言つてはならない旨を判決した。同裁判所は、此の点について、次の如くその決論を明瞭に陳述している。

「引用した判例は、特別契約によって、その仕事全部を与えることを約定する顧客に割引運賃を提供し、而してかゝる約定をし得ないかもししくはしようとする意思のない他の者には此等の運賃を拒否する運送人の權利については凡ての疑問を除去するように思われる。但し關係者より徴收されるサーヴィスに対する料金は過度もしくは不合理でない場合に限る。申立人の熟達せる弁護士人によって極めて真劔に主張された万人に対する均等の原則 (principle of equality to all) は、被申立人によって違反されてはゐない。蓋し、被申立人は、此等の運賃が他に許与された

と同一条件に基いて、割引運賃で以て申立人の商品を運送する意思を有し且つそれを申出ており、又もし申立人がこのような運賃の利益を取得し得ないならば、それは、何らかの事由で、彼等がそれが隣人に許与された条件に應じ得ないかもしくはそうする意思がなかったためであって、運送人が一般公衆に対してその義務乃至責任を無視しただけではないからである。」

前述した *Menacho v. Ward* と本 *Lough v. Outerbridge et al.* の両事件の内容を詳細に吟味すれば、そこでは若干の点について本質的な相違が見出される。前者においては、運送人がある荷主に対して割高の運賃を課した根本的理由はこれを同荷主が他の運送人の船舶に船積みしたという事実を求めることができ従ってそこには報復的意思の存在が明瞭に認められ、而して運送人と荷主間には一手運送契約は締結されていない。他方、後者においては、全荷主に公開された一手運送契約を前提として、それを承諾するかそれとも拒否するかによって、運送人は運賃上荷主を差別的に取扱うのであり、そこには報復的意思の存在を認めることは不合理である。かくして、結果的に見るならば、同様に荷主に対する差別待遇と看做されるけれども、然しながら両事件を同一基盤の上で論ずることは誤謬であると云わなければならない。

尙 *Lough v. Outerbridge* における運賃差別取扱に関する判決の趣旨は、賛成を得、その後 *Central N. T. Tel. & Tel. Co. v. Averill* (1910) 及び *N. T. Tel. Co. v. Siegel-Cooper Co.* に採用された。ロモン・ローにおきて差別契約一般にひいて言えば、ニューヨーク高等裁判所は、*Siegel-Cooper* 事件におきて、「特別契約は、賃率は条件の変化に応じて異って差支えないから、必ずしも禁止されない。然しながらそれに対する合理的な根拠を有しな差別取扱は存在し得ない。」と述べている。

これを要するに、前記諸事件の判決から、ロモン・ローにおいては、排他的愛顧に基く運賃の割戻及び割引は是認されたものと断定することができる。

三 一九一六年の Shipping Act

一八八〇年代には、米国合衆国においては産業界にトラストの簇出を見た。国民の関心はこのような産業独占化への趨勢に注がれ、此等のトラストを明確に違法たらしめるような法律を制定すべしとの要求が強く唱導され、一八八七年には、共和、民主兩黨共に、その綱領において、トラストに内在する弊害に言及して適当な措置を要求するなどして、反トラスト立法の機運は漸次熟して来た。一八八九年十二月上院議員シャーマン (Sherman) によって、上院に上程された法律案は、審議を経て、翌年四月に同院を通過、次で下院に移され、審議中修正案の動議があって若干の波瀾はあったがこゝも通過し、更に同年七月二日、同法案は大統領の署名を完了して、「取引及び商業を不法なる制限及び独占より保護する法律」 (An Act to Protect Trade and Commerce Against Unlawful Restraints and Monopolies) として成立、普通これはシャーマン反トラスト法 (Sherman Anti-Trust Act) と称せられる(註一)。

同法の趣旨は冒頭の数ケ条の規定の中に看取される。「州際もしくは対外取引又は商業を制限するあらゆる契約、トラストもしくはその他の形式による結合又は共謀は、すべて違法である。かゝる契約を締結し、又はかゝる結合もしくは共謀に関与する者は、有罪と看做す」(第一条)と規定して、取引の制限を禁止し、又「州際もしくは対外取引又は商業の何れの部分たりともこれを独占もしくは独占すべく他人と結合もしくは共謀する者は、すべて有罪と看做す」(第二条)と規定して独占を禁止しているが、即ちこれである。

シャーマン反トラスト法が一般の商工業に適用することについては何らの疑いを挟む余地はなかった。此等と若干性格を異にする交通事業は如何に取扱われたであろうか。これについて一つの指標を与えたのは、一八九七年の *United States v. Trans-Missouri Freight Association* の判決である。これによって、交通業の中鉄道運送に関する限り、反トラスト法適用の例外たり得ないことが明確にされた(註二)。

次に問題となるのは海上運送であるが、これは一般に鉄道運送の如く簡単ではない。と言う訳は、沿岸海運におけるように運送行為が合衆国の主権の及ぶ範囲内で行われるとは限られないで、航洋もしくは太平洋海運においては、そ

の一部が同国の管轄権外で行われ、又外国法の適用を受ける運送人によって營業されるからである。然しながら、*United States v. Hamburg-Amerikanische Packet-Fahrt-Aktien-Gesellschaft*, *United States v. Great Lakes Towing Co.*, *United States v. Hamburg-American Line* (註3) は夫々沿岸乃至航海運に關する事件を取扱っている。これよりして、沿岸海運は勿論のこと航海運も、鉄道運送と同様に反トラスト法の適用から漏れないことが明白となった。

海運現象は複雑多様であつて、これを合理的に且つ迅速に処理するには、シャーマン反トラスト法では不適當であることが判明し、この適用を統一化し且つ明確化する目的で以て、新規の立法措置が講ぜられる氣運が発生した。従來長年月に亘つて、ある合衆国の海運業者は、外国海運業者の独占は自主的競争を抑圧すると不平を言つていた。そこで議會の最初の活動は外国の海運同盟に向けられ、第六十二議會において下院はシャーマン反トラスト法を国内並に海外の海運同盟に適用せしめんとする海運トラスト法案を通過せしめたが、然しながら上院はこれに同調しなかつたために、かゝる企圖は結実するに至らなかつた。

然しながら他方においては、合衆国の海外貿易が漸次發展するに伴つて、自国海運の自主的運営の必要性が痛感されるようになり、こゝに海運同盟に対する従来の態度について根本的に再検討する必要があることが強調されるに至つた。かくして合衆国の外国並に国内取引における海運協定及び加盟についての調査を実施することゝなつた。本調査は一九一二年二月二十四日に R・ハーディ (Rufus Hardy) によって提案された下院決議第四二五に基いて開始されたのであるが、途中一九一二年六月十八日に J・W・アレキサンダー (J. W. Alexander) によって提案された下院決議第五八七によって取つて代られ、調査は継続された。何らかの方法で外国並に国内海上運送人とあるいは鉄道と關係を有つあらゆる交通機關に対して委員會―調査のために設置された海運及び漁業委員會 (Committee on the Merchant Marine and Fisheries) —の調査権限を拡張するために、この決議の範圍を拡大することが適切であると認められたのが、その所以である (註4)。

調査は広範囲に亘るので、委員会は公聴会に先立って、海上並に鉄道運送人に対して質問状を送して、できるだけ多くの資料を蒐集する方針を採択した。照会の發せられた国内海運会社五六二社の中四七〇社は委員会の要請を承諾し、而してその回答は、事實上、重要な定期船業者及び大手の不定期船業者を含んでいた。同様に照会状が送付された鐵道会社一八七社の中一八〇社がその回答を提出した。予期されたところではあるが、外国の海運業者はこれに積極的な協力を示そうとしなかったが、然しながら照会の出された海運会社二〇八社の中、八八社は完全な返答をなし而してこれは合衆国の外国貿易のあらゆる分野に營業している海運業者を代表していた。委員会の議長の要請に基いて、國務省 (Department of State) は、外国駐在の外交官及び領事に対して、合衆国の外国貿易に従事する外国海運業者の前記決議の趣旨に関連する方法及び慣行について報告を用意せよとの訓令を發して、本調査に協力し、これに應じて、合衆国の輸出貿易において重要性を有った實際的にあらゆる国を代表する九四の報告が用意された。又委員会は、商務局 (board of trade)、商業會議所 (chamber of commerce)、物產取引所 (produce exchange)、主要なる商事会社、運送会社等に対して、その公聴会において聴問に應じあるいは、もし希望するならば、秘密に取扱うことを条件にして、委員会に対して不服、示唆もしくは決議の範囲内に入る情報を提供するよう懇請した。此等の中相当数のものが文書による報告を委員会に提出し、あるいは決議の枠内にある事情について發言する機会を与えられるよう申込んで来た。更に又、シャーマン反トラスト法違反の申立に關して外国並に国内の海上運送人に対して當時審理中の事件における資料の提供等 法務省 (Department of Justice) の協力によっても、多くの援助が取得された。このような情報源泉を通じて入手された資料について全般的な検討を加えた後、海運及び漁業委員会は、その調査を完璧なものにするために公聴会を開催した。この会は一九一三年の一月七日から三月三日に亘って催され、その際全部で五五人の証人が喚問されて、その苦情救済立法に対する示唆もしくはその他の問題点を提出する機会を与えられた。このような手続を経て出来上ったものが、その報告書である。本報告書について深く立入ることは別の機会に譲り、こゝでは本稿に直接關係ある部分についてのみ言及するに止める。

海運同盟の齎すサーヴィスの規則性及び頻繁性、運賃の安定性及び均等性、運送費用の節約、配船の改善、秘密取

極及び不正手段の除去による荷主の平等取扱等の諸利益は、政府の監督と統制を通して、始めて確保され得るといふのが、委員会の基本的態度であり、而してこれに基いて委員会は数項目について勧告を行っている（註5）。

(i) 運賃の割戻は違法である。適当な配慮が船舶の積載及び積載量についてなされている場合、荷主もしくは港夫々の間において運賃及び積載設備に關して差別取扱をすることは禁止される。海上運送業者は運送を申込んだ貨物の數量に關係なく、全荷主に均等な運賃を課することが要求される。

(ii) 斗争船及び運賃延戻の使用は、合衆国の輸出入貿易共において禁止される。荷主が独立運送業者を愛顧し、もしくは不正な取扱を非難する申立を提出した故にあるいはその他の理由で、利用できる場合、積載設備を拒絶しもしくは他の不正な差別手段に訴えて、運送業者が荷主に対して報復することは禁止される。

こゝにおいては斗争船の使用、運賃延戻制の採用及び差別的な取扱による荷主に対する報復的行為は禁止事項として明白に示されているが、契約運賃制については特に言及されていない。

ではこの当時契約運賃制なるものは未だ出現していなかったのであらうか。

同委員会は、「米国外國貿易における海運同盟の得失」という項目中「海運同盟の弊害」において、運賃延戻制に反対し、これを禁止すべきであるという理由として、割戻が適用される期間に引續いて三乃至六ヶ月間、その支払を猶予して、以て船主は有効的に全商人を一団の定期船業者に、継続的に拘束せしめるからであるとし、更にこれに關連して、普通の契約制 (contract system) は、荷主を、運賃延戻制から生ずる持統的從属の地位に置くものでないことを認めてゐる（註6）。

これよりすれば、当時既に契約運賃制は海運慣行として海運關係者間に知られていたものと判断され、そうであれば委員会は、運賃延戻制と契約運賃制とを區別して、運賃延戻制のみを禁止し、契約運賃制はこれを特に禁止する必要を認めなかったものと推断することができよう。

海運及び漁業委員會の勧告の趣旨は一九一六年に制定された Shipping Act の中に具体化された。同法の規定は内

容的に三つに大別される。(イ)、国有船舶による海運の建設に関するもの、(ロ)、非常時措置に関するもの、及び(ハ)、海運業者の取締に関するものが即ちこれである。然しながら本稿において専ら考察の対象となるものは勿論海運業者の取締に関する規定であり、就中問題を提供するのは外国貿易に従事する一般海上運送人(Common carrier by water in foreign commerce)の活動を規制する第十四条乃至第十七条の四ヶ条である。此等の規定の中一ヶ条は認可的な性格を有し、他の三ヶ条は性質上禁止的である。

船舶院 (Shipping Board) は、運送人、荷主、輸出商、輸入商もしくは港の夫々の間、あるいは合衆国からの輸出商とその外国の競争者との間において、不当に差別的でありもしくは不公正であり、又は合衆国の商業に損害を及ぼしあるいは本法に違反すると船舶院が認める協定又はその修正もしくは廃止を、以前既に認可されていると否とに拘らず、命令によって否認し、取消しもしくは修正することができると共に他の凡ての協定、修正もしくは廃止を承認する権限を与えられ(第十五条第二項)、而して本条の下に適ひなる協定、修正もしくは廃止は、一八九〇年七月二日に裁可された「取引及び商業を不法なる制限及び独占より保護する法律」の適用より除外される(同条第五項)。

海運活動についての協定を認可するか否認するか、これを判定する標準は、(イ)運送人、荷主、輸出商もしくは港の夫々の間、あるいは合衆国からの輸出業者とその外国の競争者との間において、不当に差別的でありもしくは不公正であるか否か、(ロ)、合衆国の商業に損害を及ぶか否か、あるいは(ハ)、本法に違反するか否かの諸点である。

(イ)及び(ロ)の事項を明らかにするには協定の内容を調査し、更にそれに関連する得失を比較考量することが必要である。そこで、一般海上運送人は、(イ)、貨物運賃もしくは旅客運賃の決定あるいは調節、(ロ)、特別運賃並に設備あるいは特権もしくは便益の授受、(ハ)、競争の統制、調整、回避もしくは破壊、(ニ)、収益、損失もしくは貨物の共同計算あるいは配分、(ホ)、寄港地の割当もしくは港相互間における航海回数数の制限あるいは他の方法による調整、(ヘ)、何らかの方法による、貨物もしくは旅客の運送量の制限あるいは調整、(ト)、排他的、優先的もしくは協同的活動契約の設定に関する他の運送人との協定あるいはその修正もしくは廃止の正確な写又は、口頭の場合には、正確にして完全な覚書を船舶院に直に提出することを要求された(同条第一項)。

次に認否判定標準の（ハ）の事項は、本法の他の各項に規定されている特別の禁止事項に照して明らかにされる。本稿で問題としてゐる契約運賃制は、Isbrandtsen v. United States (1954) における最近の判決までは、第十五条の意味における協定とは看做されていなかった。それは本法の第十六条第一号及び第十七条に照して論議されて来た。然しながら此等の各項が置く判定の基準は第十五条に含まれるものと略々同一であると思われる。事實、連邦海事委員会は、Contract Rates—North Atlantic Continental Freight Conference et al. (一九五四年一月六日判定) における最近の判定の中で、契約運賃と非契約運賃との較差の適否は、認可を申請して委員会に提出される運送人の協定の妥当性を判定するために第十五条が当たると同一の標準に照して判断されねばならないと述べてゐる。又 Isbrandtsen v. North Atlantic Freight Conference においても、第十五条の下に、認可を請求して委員会に提出される運送人間の協定が何ら不公正もしくは不合理な差別取扱を含まないことが認定されるならば、同条、第十六条及び第十七条に關して、それは通過せしめられるであろうと述べて、同様な見解を表明した。

その使用をめぐる凡ての事實について、それが不公正もしくは不合理でない場合には、契約運賃制の使用はこれを許容するのが此等規定のルールであると主張される。

次に本法の禁止的条項に目を転ずれば、第十四条第一項第一号乃至第四号、第十六条第一号乃至第三号及び第十七条第一項がこれに該当してゐる。

先ず第十四条第一項は、一般海上運送人が直接的にもしくは間接的に、禁止される事項として次の四つを列挙してゐる。

(イ)、荷主に対して、運賃延戻 (deferred rebate) を払ふもしくは承諾し、又はそれを支払いもしくは承諾する明示のあるいは黙示の協定もしくは諒解を締結すること (第一号)

(ロ)、協定もしくはその他の方法によつて、個々にあるいは他の運送人と協同して、斗争船 (fighting ship) を使用すること (第二号)

(ハ)、荷主が他の運送人を愛顧しもしくは不公正な取扱を非難する申立を行つたため又はその他の理由で、利用し

得る積載設備を拒絶しもしくは拒絶すると威して荷主に報復しあるいは他の差別的もしくは不正な手段に訴えること（第三号）

（二）、提供される貨物の多少に基いて荷主と不公正もしくは不当に差別な契約を結び、又は（i）適当な配慮が船舶の積載及び積載量についてなされている場合における貨物積載設備もしくはその他の設備、（ii）好適状態にある貨物の積卸もしくは（iii）損害賠償の調整及び解決に関連して荷主に対して不公正に取扱ひもしくは不当に差別取扱をする（第四号）

第十六条においては、一般海上運送人が、単独であるいは協同して、直接的にもしくは間接的に、

（イ）、特定の人、地域もしくは特種な貨物に対して、いかなる点においても、不当なもしくは不合理な特惠乃至便益を供与し、あるいは特定の人、地域もしくは特種な貨物に対して、いかなる点においても、不当なもしくは不合理な不利益乃至不利を被らしめること（第一号）

（ロ）、虚偽の運賃請求書の作成、虚偽の等級表の適用、虚偽の検量、虚偽の重量報告によりあるいは他の不当なもしくは不正な手段によって、現に運送人の航路上に設定され、実施されている正規の運賃よりも低い運賃で貨物の運送を誰かに入手せしめること（第二号）

（ハ）、競争運送人に対して、船舶もしくは貨物について、運送人が供与されているような有利な保険料を与えないよう、海上保険会社もしくは海上保険業者又はその代理人を勧誘し、説得し、あるいは他の方法で影響を及ぼすこと（第三号）

は違法である旨規定されている。

更に第十七条第一項は、外国貿易に従事する一般海上運送人に、荷主もしくは港の間に於いて、あるいは外国の競争者と比較して合衆国の輸出商に不当に不利な運賃、料金もしくは手数料を請求し、課徴もしくは徴収することを禁止した。

此等の諸規定の中契約運賃と何らか関連を有するかもしれないと看做されるものは、第十四条第一項第三号、第十

六条第一号及び第十七条第一項である。

第十四条第一項第三号は、運賃延戻制及び斗争船と同様に、契約運賃制をそれ自体として違法たらしめる規定であるとして、同制度に反対する人々は常にこれを援用しているが、然しながら議会在この条項を特に契約運賃制を想定して設けたという格別の証拠もないし又もしそうだとすれば、本法の他の条項と関連して不見識の謗を免れ得ないことになる恐れもある。

第十四条第一項第三号が契約運賃制に関連を有つものと仮定すれば、それは、

「一般海上運送人は、直接的にもしくは間接的に、荷主が他の運送人を愛顧したことを理由として、差別的もしくは不公正な手段に訴えてはならない」

と読まれなければならない。

契約運賃制は一見したところでは差別的であるから、それ自体として違法であるようにも見える。然しながらこれに更に検討を加えるならば、このような解釈を以て同条項について議会の立法趣旨となすことの困難が明らかにされる。本条項の下ではいかなる差別的方法も違法であるとするならば、単に運賃契約制のみならず、運送人と荷主との関係においてより強い拘束力を有する運賃延戻制も亦違法ということになる筈である。然しながら既に見たごとく、運賃延戻制は他の条項（第十四条第一項第一号）において禁止されているから、もしかゝる解釈が是認されると仮定すれば、議会は同じものについて重複して規定を設けたものと言わなければならない。かくして右の解釈は無理であると断定しなければならぬ。

又「差別的」という言葉の前に「不公正に」もしくは「不合理に」という言外の挿入句が含まれているのであるとする考え方が持出されることもあるが、これも一理あるように思われる。これは反トラスト法をめぐる事件の検討並に制限 (restraint) なる言葉についてのその解釈から認められる。取引契約は凡て、ある程度、取引を制限する性格を有するものであるから、議会は修飾辭を付してこれを使用せんとする考えであつたに相違ない旨、裁判所は当初判決を下した — *United States v. American Tobacco Co.* (1910) — 又 *Appalachian Coals v. United States* (1933)

においても、シャーマン反トラスト法は不合理な制限を禁止するに止る旨が判決され、更に *Lynch v. Magnavox* (1938) においては、不当なもしくは不合理な制限の基本的標準は公衆に対する有害の程度であると主張されたが、これも同じ趣旨と解せられる。Shipping Act における差別取扱は、シャーマン反トラスト法における制限と同じ基本的用語の地位を占めているところよりして、裁判所が第十四条第一項第三号における「差別的もしくは不公正な方法」を定義するに当って、議会は「不公正に」もしくは「不合理に」という言葉がこの文言の前に挿入されるよう企図したと結論を下すことは一案と言える。

しからば第十四条第一項第三号は本来いかなることを意図するものであろうか。この規定は既述の *Menacho v. Ward* の判決趣旨をそのまま表現したものと解される。そこには契約も又その申出もなく、荷主がその貿易に従事する他の運送人を愛顧したことを理由として、同荷主に報復的行為に出た一般運送人があったが、然し排他的愛顧に基づく低運賃の許与はなかった。事実、裁判所は、もし排他的愛顧について予め契約が結ばれていたならば、違反の故に高運賃を課することも正当と看做されたかしないことを仄した。さればこれこそ、議会在第十四条第一項第三号によって禁止せんとしたものに相違ない。

かくして議会在第十四条第一項第三号において目論んだものは報復それ自体を阻止せんとするにあつたことは明白である。事実問題として、契約運賃制は報復とは決して看做し得ない。例えば、荷主は同盟船のみを愛顧して、盟外船はこれを全く使用しなかったとしても、同荷主が契約に署名しない限り、契約運賃の適用を許与されない。連邦海事委員会は、*Isbrandtsen v. North Atlantic Continental Freight Conference* (1950) においてこのような趣旨を明らかにした。これによれば、

「Shipping Act の第十四条第一項第三号の文言は凡ての運送契約を判断する標準と看做さるべきではなくて、望まじからざる慣行即ち報復に対する禁止を設けてゐると、我々は考える。Webster's New International Dictionary, 1945 によれば、報復とは、善 (like) には善を、もしくは悪 (evil) には悪を返すことと定義されてゐる。報復は多分復讐の觀念を含んでゐる。荷主との関係における運送人間のかゝる行為は、我々の判断では、第十四条

第一項第三号が禁止するよう企図された悪である。二重運賃制の採用即ちその排他的愛顧を与えることを自発的に拒否する荷主に対して高運賃を課徴することは、我々はこれを報復とは看做し得ない。」と述べている。

次で契約運賃制と第十五条との關係を考察してみよう。議會は第十五条においては、競争の統制、調整、回避もしくは破壊（第一項（ハ））に關する限り、内部競争を規制する協定を論じているから、これと性質を異にする契約運賃制の採用は議會によって決して肯認されてはいないと、同制度に反対する人々は主張した。然しこの主張は大した重要性を有しない。既に見たごとく、海運及び漁業委員会は盟外競争に影響する契約運賃制の存在に氣付いており、そして盟外競争を制限もしくは破壊する他の形式の協定を特に禁止しているから、その使用が同法の他の規定に違反しない限り、契約運賃制についてその承認を与えたものと看做されねばならないからである。

第十五条第一項において言及された競争は、盟外競争に關連するものと解釈されねばならないもう一つの証拠は、同条項が同盟構成員間の競争のみに關連する協定即ち収益の共同計算、寄港地の割当、貨物数量の制限等を特に述べているという事実である。もし第十五条における競争に対する言及は盟外競争を含まないものと解せられるならば、議會がこれ等の特別形式の行為を述べたのは余計なことになる。法令中の言葉が別の意味を与えられるところでは、立法者はそのように意圖したことが推定されねばならない。

第十五条において言及されている競争には盟外競争が含まれているという証拠は、同条を第十四条第一項第一号及び第二号と關連させて考察するとき、認められる。これ等の細目はそれぞれ運賃延長制と斗争船の使用を禁止している。もし第十五条は、盟外定期船業者の競争に關連する協定を含まないものとするならば、議會がこれ等の細目を作成したのは余計なことになるであらう。もし第十四条第一項第一号及び第二号は余計なものと解釈されねばならないならば、それは法令はその部分の全体に効力を与えるように解釈されねばならないという原理に真向から反抗することとする。

契約運賃制を使用せんとする同盟の決定は、第十五条の下での協定として看做されようと、あるいはその協定の下での

日常の運賃作成活動と看做されるにせよ、是非を判定する標準は同一であって、それは不当なもしくは不合理な特恵に終るか否か、又はそれは不当に差別的もしくは不公正であるか否か、換言すればそれは凡ての事情の下で合理的であるか否か、又利益が弊害を凌駕するか否かということである。

これを要するに、議会はこの法律によって同盟の結成を肯認し、又一度形成されれば、その構成員間の協定の一部として、その使用が事実に正当と看做されるならば、契約運賃制の使用を許容する考えであったと結論される。この問題には、(イ)、本貿易においては契約運賃制は必要であるか否か、(ロ)、その較差は合理的なりや否やという二面が関連する。

(註1) 拙稿「海運同盟に関する一研究―特に米国会衆国を中心として―」長崎大学経済学部産業経営研究所「経営と経済」第三十四年第二冊八一頁

(註2) 岩田弘文氏「国際的海運事業活動に対する米国法規制とオーブン・カンファレンス・システム(上)」『海運』昭和二十八年八月号

(註3) 岩田弘文氏前掲論文

(註4) Western Steamship Committee: Vital Facts from the Report of the Committee on the Merchant and Fisheries on Steamship Agreements and Affiliations in the American Foreign and Domestic Trade, 1954. p. 4
(註5) The Annals of the American Academy of Political and Social Science: Government Regulation of Water Transportation, 1914 Appendix III.

(註6) The Annals of the American Academy of Political and Social Science: ibid., Appendix II.

(一九五六・六・二五)